



**NOTE DE TRAVAIL**

**CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF)**

**SIXIÈME RÉUNION**

**Montréal, 18 – 22 mars 2013**

**Point 1 : Aperçu général des tendances et des faits nouveaux**

**1.1 : Faits nouveaux dans l'industrie et en réglementation**

**RÉALISATIONS DE L'OACI DEPUIS LA CINQUIÈME CONFÉRENCE MONDIALE  
DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/5)**

(Note présentée par le Secrétariat)

**RÉSUMÉ ANALYTIQUE**

La présente note de travail rend compte des réalisations de l'OACI depuis la cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATCONF/5) tenue à Montréal du 24 au 29 mars 2003.

**Suite à donner :** La Conférence est invitée :

- a) à examiner les renseignements, les analyses et les propositions contenues dans la présente note ;
- b) à entériner les conclusions figurant dans la section 4 ;
- c) à adopter les recommandations présentées dans la section 5.

<b>Références :</b>	La documentation de référence de l'ATCONF/6 peut être consultée sur <a href="http://www.icao.int/meetings/atconf6">www.icao.int/meetings/atconf6</a> .
---------------------	--

**1. INTRODUCTION**

1.1 Les activités de l'OACI dans le domaine de la réglementation économique relèvent principalement de l'article 44 (objectifs de l'Organisation) et des articles 54 et 55 (fonctions obligatoires et facultatives du Conseil) de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300), et sont guidées par la Résolution A37-20 de l'Assemblée (politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien) et par les résolutions et décisions pertinentes du Conseil.

1.2 La cinquième Conférence mondiale de transport aérien (ATCONF/5) a adopté une Déclaration de principes généraux pour le transport aérien ainsi que quatorze conclusions et deux recommandations, l'une sur la libéralisation de la propriété et le contrôle des transporteurs aériens et l'autre sur le rôle futur de l'OACI, notamment ses rapports avec l'Organisation mondiale du commerce (OMC). La Conférence a en outre adopté sept clauses types dont les États peuvent se servir à leur discrétion dans les accords sur les services aériens. Les résultats de la Conférence, qui ont été entérinés par le Conseil, ont été diffusés aux États contractants (lettre SC 5/1-03/71 du 25 juillet 2003). Le rapport de la Conférence (Doc 9819) a également été distribué aux États en juillet 2003.

## 2. PRINCIPAUX RÉSULTATS D'ATCONF/5

2.1 La Conférence a en outre adopté 67 conclusions dans son rapport, qui portent sur l'ensemble des sujets et questions de l'ordre du jour. L'une des conclusions concerne l'approbation par la Conférence du concept et du texte des modèles d'accords sur les services aériens (TASA) pour régir les rapports en matière de transport aérien, l'un adapté au contexte bilatéral, l'autre aux situations régionales. Dans le texte de la Déclaration, des recommandations et des conclusions, il est fait largement mention des mesures que les États et l'OACI doivent prendre.

2.2 Après la lettre présentant les résultats de la conférence, d'autres communications ont été adressées aux États pour les inviter à prendre des mesures particulières, par exemple communiquer des renseignements à l'OACI. Ces lettres complémentaires portaient sur différents domaines : adhésion à l'Accord relatif au transit des services aériens internationaux (O 1/5-03/77 du 25 juillet 2003) ; propriété et contrôle (SC 5/603/88 du 26 septembre 2003, comprenant une enquête sur les politiques, pratiques et positions des États) ; études de cas sur l'expérience de la libéralisation (SC 5/6-03/89 du 26 septembre 2003) ; mécanisme de règlement des différends et liste d'experts en médiation ou règlement des différends (SP 38/4.1-03/90 du 26 septembre 2003) ; transparence (EC 2/16.1-03/105 du 28 novembre 2003).

2.3 Les résultats de la Conférence ont fait l'objet d'une large diffusion, le Secrétariat saisissant les occasions d'évoquer les travaux et les aboutissements de la Conférence lorsque des fonctionnaires se rendaient en mission ou participaient à des réunions convoquées par d'autres organisations. Tous les documents de la Conférence, y compris l'ensemble des résultats (« Recueil des conclusions, clauses types, recommandations et Déclaration ») peuvent toujours être consultés sur le site web de l'OACI, à l'adresse <http://www.icao.int/icao/en/atb/atconf5/>.

2.4 Depuis la cinquième Conférence de navigation aérienne (ATConf/5) en 2003, l'OACI s'est employée à promouvoir et à mettre en œuvre sa politique et ses orientations, et à offrir facilitation et assistance aux États dans leurs démarches de libéralisation.

2.5 Conformément aux résolutions et décisions pertinentes de l'Assemblée et aux Objectifs stratégiques de l'Organisation, le Secrétariat a donné suite aux recommandations d'ATConf/5 et a mené à bien les tâches majeures résumées ci-après dans le contexte de son programme de politique économique.

## 3. TRAVAUX DE L'OACI

3.1 **Étude sur les aspects de la libéralisation économique liés à la sécurité et à la sûreté.** Pour que les États puissent tirer pleinement parti des avantages de la libéralisation sans compromettre la sûreté et la sécurité, le Secrétariat a mené une étude détaillée des aspects de la libéralisation économique qui se rapportent à la sécurité et à la sûreté. L'étude a identifié diverses situations découlant du processus de libéralisation et de l'évolution des pratiques commerciales et opérationnelles de l'industrie du transport aérien qui pourraient avoir des incidences sur la réglementation en matière de sûreté et de sécurité. Elle précisait la manière dont les dispositions pertinentes de l'OACI devraient être mises en œuvre afin de faire face à certaines de ces situations. Elle soulignait aussi le fait que les États devaient assumer leurs responsabilités premières en matière de supervision de la réglementation relative à la sécurité et à la sûreté de l'aviation, quels que soient les changements apportés à la réglementation économique. Conformément à la décision du Conseil, l'étude a été diffusée aux États contractants pour qu'ils en prennent note et adoptent des mesures appropriées (lettre aux États EC 2/93, AN 11/41-05/83 du 12 août 2005). Grâce aux constatations de l'étude, l'OACI a pu prendre des mesures concrètes pour améliorer le système mondial de réglementation en matière de sécurité et de sûreté, notamment en

apportant des amendements à certaines Annexes à la Convention et aux éléments indicatifs afin de renforcer les programmes d'audit de la sécurité et de la sûreté, et d'aider les États.

3.2 **Étude sur le plan des routes de services essentiels et de développement du tourisme (ESTDR).** Selon les souhaits de la cinquième Conférence de transport aérien, le Secrétariat a réalisé en 2005 une étude sur le plan des routes de services essentiels et de développement du tourisme (ESTDR). Cette étude, qui a été actualisée en 2007 par l'ajout d'une analyse statistique, avait pour objet de déterminer de quelle manière les programmes de services aériens essentiels qui existent dans certains États ont contribué à appuyer des routes intérieures et régionales particulières, et comment ces programmes pourraient être appliqués, à la discrétion des États, dans un contexte international. Un mécanisme d'appui a été mis au point avec la coopération de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) qui permet également la création de routes de tourisme, notamment par les pays les moins développés.

3.3 **Étude sur des indicateurs quantitatifs mondiaux de la libéralisation.** En réponse à une demande formulée par l'Assemblée à sa 36<sup>e</sup> session, le Secrétariat a achevé en 2009 une étude sur des indicateurs quantitatifs mondiaux servant à évaluer le degré de libéralisation. L'étude, qui a été actualisée en 2010, a produit trois types d'indicateurs pour suivre l'évolution de la libéralisation en termes de route par paires de pays et de fréquences de vols réguliers de passagers, ainsi que d'opportunités créées par la libéralisation et leur utilisation dans les faits.

3.4 **Symposiums mondiaux et régionaux.** Le Secrétariat a organisé et tenu un certain nombre de symposiums mondiaux et régionaux qui portaient sur plusieurs questions de transport aérien, y compris la libéralisation. Un séminaire régional réunissant les États de la région Asie-Pacifique a eu lieu en Chine en mai 2005. En 2006, l'OACI a organisé un séminaire régional pour les États de la sous-région des Caraïbes orientales, à Antigua, ainsi qu'un symposium mondial aux Émirats arabes unis. En 2008, il y a eu un symposium régional de transport pour les États africains, tenu au Nigéria, ainsi qu'un autre symposium mondial sur les approches régionales, à Montréal, en coopération avec la Commission européenne. De plus, depuis 2008, l'OACI et la Banque mondiale ont tenu des rencontres annuelles en Malaisie, en Chine, au Canada et dans les Émirats arabes unis, en collaboration avec le Forum mondial sur le développement des routes. Enfin, en 2010, l'OACI a organisé avec le concours de l'Université McGill la Conférence mondiale de transport aérien, qui s'est tenue à Montréal. Ces rencontres ont permis de diffuser et de promouvoir les éléments indicatifs de l'OACI et ont offert aux États une tribune utile pour partager leurs expériences de la libéralisation, échanger des points de vue sur les tendances et les problèmes et discuter des politiques possibles. Les réactions concernant la pertinence et l'utilité de ces réunions ont été très positives.

3.5 **Conférences de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN).** Se fondant sur le concept de « marché » proposé à l'ATConf/5, le Secrétariat a élaboré et introduit auprès des États une nouvelle facilité innovatrice de réunions de l'OACI, appelée ICAN. Cette conférence fournit aux États un lieu de réunion centrale pour leurs négociations sur les services aériens. En permettant à chaque État participant de tenir des réunions avec plusieurs partenaires bilatéraux au même endroit, la conférence facilite et améliore grandement l'efficacité du processus de négociation et permet aux États d'économiser des sommes substantielles chaque année. L'ICAN peut aussi servir aux participants, dans le cadre de sa session en séminaire, de forum pour s'informer des tendances du moment et des orientations OACI corrélatives, échanger leur expérience et débattre de questions spécifiques concernant la libéralisation. Depuis sa création en 2008, cette rencontre s'est tenue annuellement dans différentes parties du monde et attire un nombre croissant de participants. En 2012, 107 pays (56 % des membres de l'OACI) avaient utilisé ce mécanisme au moins une fois, ce qui a abouti à la signature de plus de 300 accords et arrangements relatifs aux services aériens, dont plusieurs accords de type « ciel unique ». Saluant le succès et l'utilité de ces rencontres, l'Assemblée de l'OACI encourage, dans sa Résolution A37-20, les États à tirer parti de la facilité ICAN.

3.6 **Modèles d'accords sur les services aériens (TASA).** L'OACI a élaboré deux modèles d'accords sur les services aériens, l'un convenant aux situations bilatérales, l'autre aux situations régionales ou plurilatérales. Les TASA entérinés par ATConf/5 contiennent des orientations facultatives sur la libéralisation dont les États peuvent se servir à leur discrétion pour élargir les relations dans le domaine des services aériens. Les modèles sont des textes complets qui présentent notamment des formulations optionnelles et diverses possibilités pour les dispositions de bon nombre d'articles des accords sur les services aériens. Le modèle d'accord bilatéral consiste en 39 articles contenant des dispositions sur la désignation, la capacité, les tarifs et la sécurité et la sûreté, ainsi que les quatre annexes suivantes : tableau de routes, vols non réguliers, services de fret aérien et mesures transitoires. Le TASA régional ou plurilatéral, pour sa part, a été élaboré après ATConf/5, soit en 2004, selon la même structure mais avec des dispositions complémentaires adaptées au contexte régional ou plurilatéral (en l'occurrence, un article sur l'accession). Il renferme 43 articles ainsi que trois annexes sur les vols non réguliers, les services de fret aérien et les mesures transitoires. En 2004, les TASA ont été publiés en CD-Rom comportant une fonction de recherche de base, et en 2008 les modèles d'accords ont été intégrés au Doc 9587 en tant qu'Appendice 5. Les modèles d'accords constituent des documents « évolutifs » qui peuvent être modifiés pour suivre le développement de la libéralisation et les nouvelles démarches dans les relations en matière de services aériens. La plus récente disposition ajoutée aux TASA, l'attribution des créneaux, a été entérinée par le Comité du transport aérien en janvier 2011.

3.7 **Actualisation de la politique, des éléments indicatifs et des bases de données de l'OACI.** En application des résolutions pertinentes de l'Assemblée, le Secrétariat a mis à jour le *Manuel de la réglementation du transport aérien international* (Doc 9626, 2<sup>e</sup> édition – 2004) et a achevé la révision et la publication du document intitulé *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587, 3<sup>e</sup> édition – 2008). Le Secrétariat a également fait de la *Base de données sur les accords de service aérien du monde* (Doc 9511) un produit en ligne à couverture élargie (comprenant le texte des accords bilatéraux) et offrant des possibilités de recherche. De plus, à partir de 2004, le Secrétariat a commencé à élaborer et à publier sur le site web de l'OACI plusieurs bases de données sur la réglementation du transport aérien, qui contiennent notamment des études de cas sur l'expérience de libéralisation, les politiques nationales relatives à la propriété et au contrôle des compagnies aériennes, les décisions réglementaires concernant les grandes alliances ainsi que la liste des compagnies aériennes nationales ou privatisées. Le Secrétariat a en outre effectué un suivi régulier des questions relatives à la protection des consommateurs et présenté des renseignements utiles dans un tableau que l'on peut consulter sur le site web de l'OACI, à l'adresse [http://www.icao.int/sustainability/pages/eap\\_ep\\_consumerinterests.aspx](http://www.icao.int/sustainability/pages/eap_ep_consumerinterests.aspx). Le tableau contient la liste des règlements sur la protection des consommateurs ainsi que les engagements volontaires pris par des compagnies aériennes de plusieurs régions du monde, avec des hyperliens vers les textes source. La dernière mise à jour a été effectuée en octobre 2012.

3.8 **Soutien du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP).** Le Groupe ATRP a achevé ses travaux en 2002 selon son mandat initial, qui était d'aider le Secrétariat à préparer ATConf/5. Par décision du Conseil, le Groupe d'experts a cependant été maintenu pour offrir assistance et expertise dans les travaux de suivi concernant ATConf/5. Depuis, le Groupe d'experts a continué à fournir des avis et un soutien au Secrétariat pour l'aider dans certaines tâches, comme l'étude sur les aspects de la libéralisation économique liés à la sécurité et à la sûreté ainsi que l'élaboration d'une clause type sur l'attribution des créneaux. En 2011, le Groupe d'experts a été chargé d'aider à la préparation d'ATConf/6 aux termes d'un nouveau mandat élaboré par le Comité du transport aérien. Le Groupe d'experts a tenu sa onzième réunion en juin 2012 (ATRP/11) et à cette occasion il a formulé des avis et des recommandations sur la préparation de la conférence.

#### 4. CONCLUSIONS

4.1 Conformément aux résolutions et décisions pertinentes de l'Assemblée et aux Objectifs stratégiques de l'Organisation, le Secrétariat a effectué un suivi des résultats d'ATConf/5 et a entrepris les tâches recommandées.

4.2 Les travaux du Secrétariat dans le domaine de la réglementation économique ont facilité la tâche aux États en les aidant à s'adapter aux changements provoqués par l'évolution du cadre réglementaire. La poursuite de ces travaux serait utile aux États pour le développement du transport aérien.

#### 5. RECOMMANDATIONS

5.1 Les recommandations ci-après sont présentées à l'attention de la Conférence :

- a) l'OACI devrait continuer à appuyer les efforts de libéralisation des États en perfectionnant la facilité dite de « marché » (ICAN) offert aux États ;
- b) l'OACI devrait continuer à actualiser les TASA pour suivre l'évolution de la réglementation ;
- c) l'OACI devrait élaborer et promouvoir des cours de formation, des séminaires régionaux et des activités complémentaires similaires à l'intention des États, selon les ressources disponibles ;
- d) l'OACI devrait continuer à suivre les faits nouveaux dans le domaine de la réglementation, effectuer des études sur les grandes questions de portée mondiale et fournir des orientations et une assistance aux États ;
- e) l'OACI devrait poursuivre le développement des bases de données pertinentes, telle la *Base de données sur les accords de service aérien du monde* (Doc 9511), et continuer à élaborer des études de cas sur l'expérience en matière de libéralisation.